

Materiały

ODBUDOWA PORTÓW POLSKICH PO WOJNIE

Polska administracja morska stanęła po wojnie przed zadaniem odbudowy portów i dostosowania ich do powojennych potrzeb.

Z trzech dużych portów Polski, port gdański po pierwszej wojnie światowej w myśl postanowień traktatu wersalskiego, na podstawie konwencji paryskiej z 1920 r. został włączony wraz z Wolnym Miastem Gdańskiem do polskiego obszaru celnego w celu zrealizowania polskiego dostępu do morza. Trzeciorzędny port niemiecki, o znaczeniu czysto prowincjonalnym, w ciągu kilku lat został dzięki inicjatywie polskiej unowocześniony, zaopatrzony w urządzenia przeladunkowe nowoczesnej konstrukcji i stał się już w latach 1929—32 pierwszym portem na Bałtyku, odbierając prymat ten Szczecinowi, fortytanemu przez portową politykę niemiecką przed wojną, na niekorzyść Gdańska.

Wroga jednak i zależna od Niemiec polityka Senatu gdańskiego, krocząca po linii niemieckich tendencji gospodarczych i politycznych, stwarzała stałe przeszkody w utrzymaniu tego prymatu i podtrzymaniu walki konkurencyjnej z portami niemieckimi oraz w pełnym wykorzystaniu portu gdańskiego dla handlu zagranicznego. Polski. To zmusiło Polskę do wybudowania własnego, niezależnego od obcych wpływów portu w Gdyni, wówczas wiosce rybackiej, oddalonej od Gdańska o kilkanaście kilometrów. Port gdyński, wybudowany wedle jednolitego planu i nowoczesnych metod, wyprzedził już w 1937 r. obroty Szczecina i Gdańska, zdobywając w ostatnich latach przed wojną rekord bałtycki.

Dążeniem rządu polskiego było, by przedwojenne porty polskiego obszaru celnego, Gdańsk i Gdynia, z których pierwszy był administrowany i finansowany po połowie przez Polskę i Gdańsk, drugi zaś znajdował się w rękach państwowej administracji czysto polskiej, jako porty obsługujące to samo zaplecze, działały w ścisłym porozumieniu, przy tej samej taryfie opłat portowych i celnych i racjonalnej polityce inwestycyjnej, mającej na celu dostosowanie repartycji przeladunków do naturalnych warunków każdego z portów. Jakkolwiek porozumienie to stale mąciły ze strony gdańskiej momenty natury politycznej, to jednak dynamika rozwijającego się handlu zagranicznego Polski wycisnęła swe piętno na kształtowaniu się aparatu przeladunkowego w obu portach i realizowała kierunki specjalizacji każdego z nich.

Tak więc przez port gdański kierowała się większość eksportu drzewa, ponieważ jako leżący nad ujściem Wisły posiada wielkie nadbrzeżne place, nadające się znakomicie na składy drewna, które było przed wojną po węglu najważniejszym artykułem wywozowym Polski. I nowoczesny, specjalny basen dla przeladunku towarów masowych, wybudowany po pierwszej wojnie światowej a wyposażony w mechaniczne urządzenia przeladunkowe najnowszych typów, predestynował port gdański do przeladunku większości węgla polskiego w eksporcie i rudy w imporcie. Starodawne spichrze zbożowe, wraz z nowowytbudowanym nowoczesnym silosem pojemności 9000 ton zboża przeznaczały port gdański dla przeladunku ziarna, wreszcie specjalne urządzenia przeladunkowe ropy naftowej kierowały przez port ten gros przedwojennego wywozu nafty i produktów pochodnych.

Rozwijające się natomiast w Gdyni placówki przemysłów portowych, jak luszczarnia ryżu, olejarnie, oraz takie instytucje, jak arbitraż bawełny, aukcje skóry czy owocowe, przestrzenne i duże magazyny nowoczesne, budowane strefowo, chłodnie itp. ściągały do tego portu ładunki drobnicowe. Wreszcie nowoczesna konstrukcja nabrzeży betonowych, nadających się do postoju statków pełnomorskich o zanurzeniu 11,5 m w przeciwstawieniu do Gdańska, gdzie nabrzeża stanowią, poza kilku nowego systemu basenami, palową odbudowę brzegów naturalnych, czy przepokopów ramion rzecznych, o największym zagłębieniu 10,5 m — ściągała do Gdyni żeglugę regularną i ruch pasażerski.

Jeżeli chodzi o przedwojenny charakter Szczecina, to jako leżący u ujścia rzeki i rozwijający się na przestrzeni wieków, posiada podobne cechy techniczne do portu gdańskiego. Natomiast struktura jego obrotów, w związku z odmienną strukturą gospodarczą Niemiec, z którymi port ten był organicznie związany, różniła się znacznie od tejże w Gdańsku i Gdyni, gdyż podczas gdy charakterystyczną cechą portów polskiego obszaru celnego była wielka przewaga eksportu nad importem, w Szczecinie rzecz się miała wręcz przeciwnie. Natomiast we wszystkich trzech portach zaznaczała się przewaga towarów masowych nad drobnicą.

Inne porty polskie, w liczbie 10, mianowicie Świnoujście, Kołobrzeg, Derłów, Ustka czyli Postomin, Łeba, Władysławowo, Hel, Jastarnia, Puck, Elbląg miały przed wojną charakter lokalny, czy to jako porty żeglugi przybrzeżnej, czy też jako porty rybackie lub ośrodki przemysłu okrętowego.

Obroty trzech portów polskich wynosiły w 1938 r.:

Łączne obroty obu portów polskiego obszaru celnego razem	16 300 000 ton
z tego przeszło przez Gdynię	9 173 000 „
przez Gdańsk	7 127 000 „
Obroty Szczecina wyniosły	8 300 000 „
Łączna zdolność przeladunkowa Gdańska, Gdyni i Szczecina wynosiła rocznie	25 000 000 ton

Wyposażenie portów polskich przedstawiało się w 1939 r. w nast. sposób:

	Gdynia	Gdańsk	Szczecin
Długość falochronów (w km)	3,7	0,65	—
Powierzchnia wodna portu (w ha)	224	215	393
Powierzchnia całego obszaru portu (w ha)	897	—	960
Ogólna długość nabrzeży w porcie (w km)	13	31	31
Długość nabrzeży nowoczesnych zdalnych do obsługi statków pełnomorskich (w km)	11	11	7,5
Powierzchnia składowa magazynów (w 1000 m ²)	273	290	122
Powierzchnia skład. chłodni port. (w 1000 m ²)	23	—	14,5
Pojemność spichrzów (w 1000 ton)	10	116	67
Urządzeń przeladunkowych mechanicz. (sztuk)	87	101	124

Po wojnie porty Gdynia i Gdańsk w chwili objęcia przez władze polskie nie nadawały się zupełnie do eksploatacji. Znajdowały się w stanie kompletnego zniszczenia. Wejścia do portów były zakorkowane, wszystkie baseny zamknięwane, przy nabrzeżach pełno zatopionych wraków, dźwigów i innego sprzętu, falochrony i nabrzeża zerwane, brak światel wejściowych, nabieżników, brak

znaków nawigacyjnych, sprzęt przeladunkowy zniszczony, magazyny spalone i zburzone, tereny portowe zawalone stosami amunicji, materiałów wybuchowych, gruzami, zniszczona sieć elektryczna i wodociągowa.

Wejście do portu gdyńskiego zatarasowane było kadłubem zatopionego krążownika „Gneisenau“, podobnie jak wejście do portu gdańskiego wrakiem statku „Africana“. Ten drugi udało się szybko zepchnąć ze szlaku żeglugowego, natomiast podnoszenie czy zepchnięcie „Gneisenau“ nastęrczało ogromne trudności, tak że dla szybkiego udostępnienia portu gdyńskiego utworzono drogą wysadzenia wyrwę w falochronie. Przez tę wyrwę mogły przechodzić statki o zanurzeniu nie większym niż 21 stóp. Fakt ten miał decydujące znaczenie dla sposobu eksploatacji portów Gdańska i Gdyni w 1945 r., gdyż jednostki o zanurzeniu większym niż 21 stóp musiały być kierowane do Gdańska, którego szlak wejściowy zachował mniej więcej przedwojenną głębokość 10,5 m. Wskutek jednak mniejszych możliwości wyładunkowych i magazynowych w Gdańsku, część statków tych po częściowym wyładunku w Gdańsku musiała być następnie kierowana do Gdyni; dotyczyło to zwłaszcza statków UNRRA.

Jak widać już z powyższego przykładu, zniszczenia w obu portach nie były równomierne. Port gdyński przede wszystkim ucierpiał już podczas okupacji, wskutek zmiany portu handlowego na port wojenny i przebudowania wszystkich magazynów na wytwórnie broni i amunicji, na arsenały i obozy, a budynków administracyjnych na koszary. Następnie najcięższe straty spowodowała celowa akcja niszczycielska wycofującego się okupanta, która polegała na wysadzeniu w powietrze, w sposób wykluczający możliwość lokalnych napraw, wszystkich falochronów i lwiej części nabrzeży. Za to pozostała część magazynów w stanie nadającym się do remontu, jak również miasto portowe ucierpiało nieznacznie i tętni dziś już dawnym życiem i ruchem. Port zaś gdański uniknął przebudowy i celowej akcji niszczycielskiej, natomiast działania wojenne w 1945 r. przyniosły mu bardzo znaczne zniszczenia: wszystkie magazyny i spichrze zbożowe zostały zrównane z ziemią, natomiast nabrzeża w dużej części ocalały. Najpoważniejszą szkodą było zupełne zniszczenie miasta, które bardzo powoli zaczyna się dziś podnosić z gruzów. Szczecin natomiast ucierpiał najmniej ze wszystkich portów; szkody wynikły głównie z powodu działań wojennych i w związku z wysadzeniem wszystkich mostów na Odrze i jej odnogach przez cofających się Niemców. Pozostałe porty, z wyjątkiem Władysławowa, gdzie Niemcy wysadzili w powietrze około 100 mb falochronu, ucierpiały niewiele.

Tabela porównawcza zniszczeń wojennych w portach:

	Gdynia	Gdańsk	Szczecin
Falochronów zniszczonych	90%	18%	—
Nabrzeży nowoczesnych zniszczonych	45%	15%	10%
Magazynów portowych o pow. skl.			
a) wymagających remontów częściowych	50%	5%	50%
b) wymagających remontów zupełnych	25%	7%	20%
c) zniszczonych zupełnie	25%	88%	30%
Mechanicznych urządzeń przeladunkowych			
a) wymagających remontów częściowych	40%	35%	40%
b) wymagających remontów zupełnych	10%	25%	20%
c) zniszczonych zupełnie	50%	41%	40%

Komisja Odszkodowań oszacowała straty polskie poniesione na odcinku morskim (w zakresie portów morskich i Wybrzeża, floty handlowej, rybołówstwa, stoczni okrętowych itp.) na kwotę 306.301.600 zł. Według relacji złotego z sierpnia 1939 r. równa się to ok. 60 mil. dolarów. Z sumy tej przypada 110.859.000 zł, tj. przeszło 22 mil. dolarów (wg wspomnianej relacji) na straty w portach i na wybrzeżu morskim w granicach państwowych polskich z 1939 r. (a więc bez Gdańska), licząc tylko obiekty stanowiące własność państwa i będące w zarządzie resortu morskiego (tzn. bez strat kolei, monopolów, celnictwa oraz firm prywatnych).

W marcu 1945 r. po wyzwoleniu Wybrzeża z rąk okupanta władze administracji morskiej, które objęły Wybrzeże, zaczęły prowadzić pracę około porządkowania terenów portowych, oczyszczania wód od min i wraków, doprowadzania prądu i wody, odbudowy sieci kolejowej, odbudowy nabrzeży w Gdańsku, remontu magazynów w Gdyni i naprawy dźwigów w obu portach.

W tej pierwszej fazie gorączkowa akcja dążyła przede wszystkim do tego, by jak najprędzej przygotować najlepiej się nadające odcinki portów dla wywozu węgla z jednej strony, z drugiej zaś strony dla przyjęcia transportów UNRRA. Dla tych ostatnich trzeba było zremontować zbiorniki naftowe w porcie gdańskim i szybko odbudować najlepiej się do tego nadające magazyny, konieczne dla składowania przesyłek tych w porcie gdyńskim.

Zarząd portu powołał do życia specjalny organ: Biuro Odbudowy Portów, gdzie opracowano przede wszystkim tzw. „mały plan odbudowy“, którego celem było zaspokojenie najpilniejszych potrzeb naszego transportu morskiego.

Dzięki szybkiej akcji zdążającej do realizacji tego planu, w połowie lipca można już było rozpocząć wywóz węgla z obu portów, jakkolwiek jeszcze na bardzo małą skalę, gdyż każdy z nich dysponował wówczas dwustu mb czynnych nabrzeży i dwoma urządzeniami przeładunkowymi. We wrześniu przybyły pierwsze statki z transportami UNRRA.

W końcu 1945 r. stan wyposażenia portów Gdańska i Gdyni przedstawiał się już w następujący sposób:

	w Gdyni	w Gdańsku
Długość nabrzeży	5,5 km	4,0 km
Urządzeń przeładunkowych	22 szt	17 szt
Magazynów	64 903 m ²	15 387 m ²
Zbiorniki naftowe	—	16 000 m ³

W ciągu drugiej połowy 1945 r. weszło do obu portów 887 statków pojemności 745 982 NRT, reprezentujących 9 bander, z których pierwsze miejsce zajęła flaga szwedzka i dźwizga je dotychczas.

Ogólne obroty towarowe osiągnęły w tym pierwszym półroczu powojennej pracy portów w obu portach 917.393,1 ton, z czego na import przypada 376.683,3 ton, na eksport 540.709,8 ton. Przywóz składał się strukturalnie — poza sporadycznymi wypadkami — z dwóch elementów: transportów UNRRA i ładunków przybywających w wykonaniu umów handlowych, przy czym udział importu towarów w ramach UNRRA wyniósł 53% ogólnego przywozu. Eksport polegał w przeważnej części na ładunkach węgla i koksu.

W 1946 r. został zrealizowany „mały plan odbudowy“, który zresztą był organicznie związany z dalszymi projektami rozwoju portów, rozłożonymi na trzy następne lata. W ten sposób prace wykonywane według „małego planu odbu-

dowy" nie kolidowały z przyszłą rozbudową czy przebudową portów. System wykonywania prac polegał na tym, że eksploatacja otrzymywała nowe odcinki portowe z przygotowanymi wszystkimi elementami wyposażenia.

W Szczecinie rozpoczęto prace od lutego 1946 r., tj. od chwili, kiedy władze radzieckie rozpoczęły kolejne przekazywanie poszczególnych odcinków portu szczecińskiego. W miarę przekazywania tych odcinków przystępowano natychmiast do ich odbudowy, a z chwilą ukończenia robót, do ich eksploatacji.

Stan wyposażenia portów dnia 31. 12. 1946 r. w porównaniu ze stanem z 1939 r.)*

	Gdańsk		Gdynia		Szczecin	
	31. 12. 46 r.	w por. do 1939 r.	31. 12. 46 r.	w por. do 1939 r.	31. 12. 46 r.	w por. do 1939 r.
Falochrony	570 mb	82%	370 mb	10%	—	—
Nabrzeża pełnowart.	10 000 „	90%	6 000 „	55%	6 750 mb	90%
Urządzenia przelad.	22 szt	43%	38 szt	40%	15 szt	12%
Magazyny	55 000 m ²	20%	120 000 m ²	50%	40 000 m ²	30%
Zbiorniki naftowe .	55 146 m ³		38 714 m ³		7 400 m ³	

Porty polskie posiadają razem ok. 100,000 m³ zbiorników naftowych i mogą przeladować w skali rocznej co najmniej 1 milion ton produktów płynnych. Możliwości te stwarzają podstawy do przeladunku produktów płynnych w tranzycie dla państw ościennych.

Od chwili zrealizowania „małego planu“ skończył się okres zaspokajania najpilniejszych potrzeb i odbudowa wkroczyła w nową fazę: dostosowania portów do nowych warunków gospodarczych.

Zamierzenia trzyletniego planu odbudowy idą w kierunku wyposażenia Gdyni i Szczecina do wysokości stanu przedwojennego, w Gdańsku zaś w kierunku zwiększenia (w porównaniu ze stanem przedwojennym) ilości urządzeń przeladunkowych dla towarów masowych i długości nabrzeży przeznaczonych dla tychże towarów. Jedynie jeszcze magazyny w portach nie osiągną swej ilości przedwojennej. Dopiero w następnych fazach odbudowy przewidziana jest dalsza rozbudowa magazynów i urządzeń i podniesienie zdolności przeladunkowej portów o ok. 25%.

Podniesienie zdolności przeladunkowej portów nie tylko dyktowane jest widokami na zwiększone w porównaniu z 1939 r. przeladunki, lecz również z uwagi na fakt, że już przed wojną rozbudowa portów z trudem nadążała za potrzebami rozwojowymi i port w Gdyni pracował często przez całą dobę, co pociągało za sobą zbyt szybkie zużywanie urządzeń przeladunkowych.

Na koniec zaznaczyć należy, że odbudowa portów i plan inwestycyjny idzie niezawodnie po linii ich specjalizacji, w kierunku maksymalnego wyzyskania indywidualnej możliwości każdego z nich, przy zachowaniu jednak uniwersalnej zdolności poszczególnych portów do przyjęcia każdego ładunku. Linia specjalizacji tej pójdzie równoległe ze wspomnianymi powyżej tendencjami przedwojennymi.

*) Dane techniczne oraz tabelka I, II i IV zaczerpnięte zostały z referatu inż. Stanisława Huckela i inż. Witolda Staniszkisa, zgłoszonego na Kongres Techników Polskich pt. „Wytyczne odbudowy polskich portów morskich“ Gdańsk 1946 r.

Tak więc Gdańsk oparty o drogi wodne, Wisłę i jej dopływy, przejmie większość przeladunków masowych, jak: węgiel, ruda, złom, cement itp. Gdynia, z większą głębokością basenów, łatwością rekonstrukcji magazynów, przejmie większą część przeladunku ruchu drobnicowego i pasażerskiego. Szczecin, reprezentujący połączenie wodne z dorzeczem Odry, predestynowany jest do przeladunków masowych, a jego najbliższe zaplecze naturalne: Zagłębie przemysłowe Śląska, sprzyjać będzie rozbudowie przemysłu portowego. Mniejsze porty, podobnie jak przed wojną, obsługiwać będą rybołówstwo, żeglugę przybrzeżną, przemysł lokalny, a ponadto turystykę i sport morski.

Odpowiednio do postępów odbudowy, rok 1946 przedstawia znaczny wzrost ruchu statków w portach i przeladunków. W roku tym weszło: 4 485 statków o pojemności 4 769 644 NRT, z udziałem 15 bander, wśród nich statki pasażerskie, które przywiozły ok. 86 000 pasażerów, w czym przeważali powracający do kraju żołnierze i inni repatrianci polscy. Wszystkie te statki zaopatrywały się w bunkier w portach polskich. Obroty towarowe w Gdańsku i Gdyni osiągnęły przeszło 7 milionów ton, wzrastając w pierwszym półroczu 1946 r. z każdym miesiącem, i osiągnęły szczyt w czerwcu: 837 714 ton. Pod koniec roku obroty spadają wskutek zmniejszonych transportów UNRRA, których udział w przywozie ogólnym z najwyższej cyfry 77% w kwietniu obniżył się w grudniu do 16%.

W ramach umów handlowych największą rolę w portach polskich odgrywa przywóz rudy, fosforytów, śledzi, wełny, bawełny, artykułów spożywczych itd. W wywozie obok węgla i koksu wymienić należy cement, metale i wyroby metalowe, sól, sodę, biele, poza tym ziola, meble, cukierki, ceramikę itd.

W Szczecinie ruch statków rozpoczął się w kwietniu 1946 r. i polegał głównie na jednostkach przywożących repatriantów polskich. W ciągu 1946 r. weszło do portu szczecińskiego 215 statków pojemności 118 610 NRT, reprezentujących 6 bander. Morskie obroty towarowe osiągnęły w tym roku w Szczecinie 44 631 ton, w czym 89,6% wywozu, składającego się z węgla i soli potasowych.

Pierwszy kwartał 1947 r. wskutek katastrofalnych warunków atmosferycznych powstrzymał techniczną stronę odbudowy portów i ich eksploatację. Obroty towarowe wyniosły zaledwie około 600 000 ton, które prawie wszystkie przeszły w styczniu. W marcu ruch w portach zamarł zupełnie. Port szczeciński był zamrznięty począwszy od grudnia.

Bałtyk w okowach lodu w portach swych więził zamknięte statki i najsilniejsze szwedzkie łamacze lodu nie mogły przebić grubej kry o tyle, by umożliwić normalną komunikację. Jedynie prom łączący Szwecję z Polską utrzymywał stałą, choć nieregularną komunikację. Dopiero w drugiej połowie kwietnia rozpoczął się znowu ruch w portach nadbałtyckich.

Na rok bieżący przewidziane są o wiele większe obroty niż w roku ubiegłym. Trudno jednak będzie w ciągu 9 miesięcy wykonać prace rozplanowane na cały rok, i to przy niedostatecznej ilości urządzeń przeladunkowych. Można mieć tylko nadzieję, że dzięki reorganizacji portowych władz administracyjnych, skutkiem której straciły one dotychczasowy charakter urzędu portowego a stały się przedsiębiorstwem państwowym pracującym na zasadach handlowych, oraz dzięki elastyczności i swobodzie działania nowego zarządu, uda się może przyspieszyć tempo pracy ponad przewidziane normy.

Wanda Górkowa